

імпортери не зацікавлені у найбільш вигідних умовах транспортування вантажів, рибалки — у привезенні виловів до власних берегів, суднобудівники — у будівництві суден для національних компаній тощо.

Література

1. Давиденко Л. М. Актуальні проблеми формування та реалізації морської політики України в галузі торговельного мореплавства // Митна справа. — 2001. — № 1. — 93 с.
2. Кіфу Ю. Місце і роль України в чорноморському регіоні: позиції фахівців / Заочний Круглий стіл 5 січня — 23 березня 2011р. // Національна безпека і оборона. — № 5. — 2011. — 43 с.
3. Пилипенко І.О. Морегосподарський комплекс Українського Приазов'я: суспільно-географічне дослідження: дис. канд. геогр. наук: 11.00.02: Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. — К., 2004. — 86 с.

Паладій М. М.,

*курсант 5 курсу факультета морського права і менеджмента,
Одеськая национальная морская академия*

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ ЦИКЛИЧНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

В судоходной отрасли рыночные циклы являются одной из основных движущих сил, наряду с инвестиционными процессами и фрахтовой деятельностью. Они являются важным фактором функционирования рынка морской торговли, способствуя движению капитала из/в судоходной отрасли.

Циклический механизм рынка морской торговли отражает изменения соотношения спроса величины грузопотоков и предложения тоннажа. Из факторов, оказывающих влияние на спрос на тоннаж, наиболее важной причиной динамичности судоходства является цикличность развития мировой экономики. Это формирует особенности изменения спроса на тоннаж, который воздействует через морскую составляющую торговли. Исторически существовали тесные взаимоотношения между циклами мирового промышленного производства и циклами морской составляющей торговли [2]. Основной подъем объема морских перевозок связан с пиками циклов общеэкономической конъюнктуры. Как

показано на рис. 1, в 2011 г. сохранялась синхронизация изменений общемировых показателей ВВП, промышленного производства, торговли товарами и морских перевозок. За год темпы роста промышленного производства в странах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) замедлились и составили всего 2,1 % против 8,5 % в 2010 г. [1].

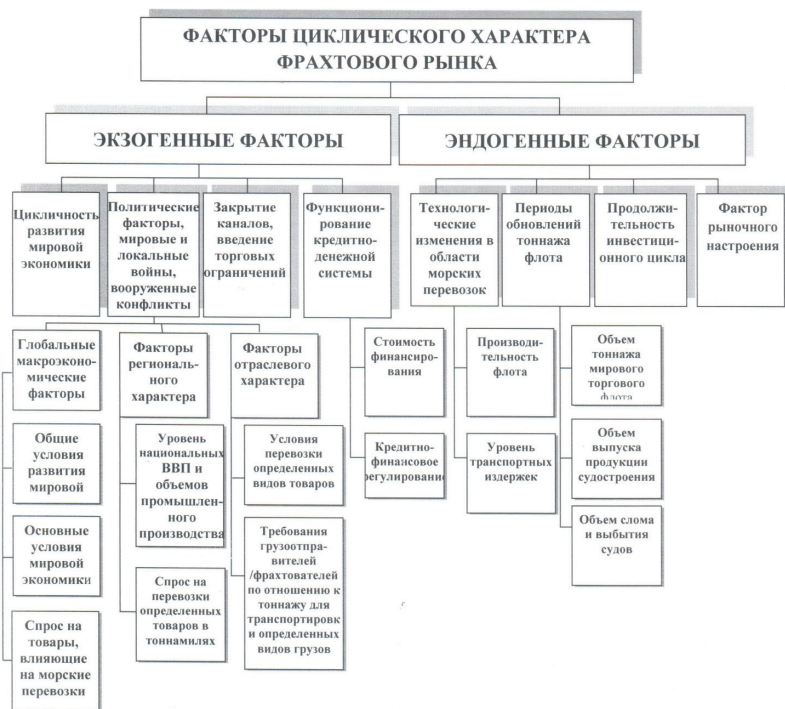
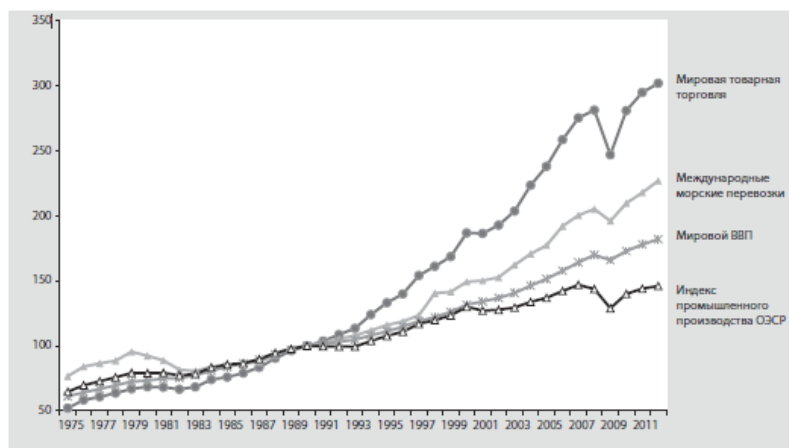


Рис. 1. Индексы промышленного производства ОЭСР, мирового ВВП, международных морских перевозок и мировой товарной торговли

Еще более четкая взаимосвязь между общеэкономической конъюнктурой и международными морскими перевозками наблюдалась во время глобального финансового кризиса 2008-2009 гг., когда произошел обвал спроса на тоннаж и фрахтовых ставок во всех сегментах рынка морской торговли. Спрос на тоннаж

испытывает также влияние цен на перевозки другими видами транспорта в случае взаимозаменяемости перевозок.

Исследование механизма фрахтового рынка позволяет выделить основные факторы циклического характера судоходного рынка, среди которых могут быть выделены экзогенные (внешние) и эндогенные (внутренние) (рис. 2).



Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе OECD Main Economic Indicators, May 2012; Доклада ЮНКТАД о торговле и развитии, 2012 год; публикуемого ЮНКТАД *Обзор морского транспорта* (различные выпуски); World Trade Organization (table A1a); а также пресс-релиза 658 Всемирной торговой организации (ВТО) за апрель 2012 года: "World Trade 2011, Prospects for 2012". Индекс морских перевозок за 2012 год рассчитан на основе прогнозов темпов роста, опубликованных фирмой "Кларксон ресерч сервисес" в издании "Shipping Review & Outlook" весной 2012 года.

Рис. 2. Факторы циклического характера фрахтового рынка

В судоходной отрасли можно выделить четыре фазы циклическости рынка:

– фаза «приобретения и строительства флота» — от нижнего диапазона падения цен вверх, длительностью около 3-4 лет. Финансовый капитал в морском бизнесе концентрируется, достигая наивысших отметок. В этот период цикла флот проходит стадию модернизации. Размещается значительный портфель заказов, обеспечивающий судостроителям работу на длительный период. Цены на поддержанные и новые суда растут;

– фаза «коррекции рынка» — в диапазоне верхнего пика цен, длительностью около 1-2 лет. Судовладельцы сокращают объем заказов на постройку судов, вследствие чего судостроительные

мощности и финансовый капитал морского бизнеса также сокращаются. Цены на подержанные и новые суда стабилизируются и находятся на высоком уровне;

– фаза «падения рынка» — от верхнего диапазона пика цен вниз, длительностью около 2-3 лет. Резко сокращается объем заказов на строительство судов. Предложения на подержанные суда превышают спрос, происходит падение цен на суда и их списание. Рынок падает и постепенно входит в стагнацию;

– фаза «стагнации рынка» — в диапазоне нижней точки падения цен, длительностью около 1-2 лет. Цены на подержанные и новые суда стабилизируются и находятся на низком уровне. Спрос на суда все еще низкий, но постепенно начинает расти и далее, когда потери от списания флота будут компенсированы вводом в эксплуатацию новых судов, будет повторен весь цикл, но уже на более высоком уровне.

В настоящее время на мировом рынке наблюдается фаза «падения рынка». Цены на постройку судов упали, судовладельцы уменьшили объем заказов на новое судостроение, финансовый капитал морского бизнеса сократился, наблюдается переизбыток провозной способности. Это связано с тем что замедление темпов роста промышленной активности вызывалось и проведением во многих развивающихся странах более жесткой денежно-кредитной политики. Так, например, в Китае отмечается снижение объема промышленного производства относительно параметров предыдущего периода [1].

В ближайшее время, по мере исчерпания накопленного за годы экономического бума портфеля заказов, мировое судостроение войдет в фазу «стагнации рынка». Новый период роста отрасли прогнозируется не ранее 2015 г. — фаза «приобретения и строительства флота».

Литература

1. Review of Maritime Transport 2012//UNCTAD. — С. 2, 5, 7, 23.
2. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: [Текст]: монография / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
3. Пол Р. Кругман. Международная экономика / Пол Р. Кругман, М. Обсфельд. 5-е изд. — СПб.: Питер, 2003. — 589 с.